

Nº 155 MARZO 2025

motocross enduro freestyle

ONBOARD

magazine



DIVERSIDAD

COMPARATIVO 250F 2025

MUNDIAL
DE MXGP 2025



SM FLITE
NEON LE



AVAILABLE
**PAR
EUR**

THOR

[SPORT MODE]

RD1
RACEDIV
.....

F L I T E

N E O N

AVAILABLE AT
SPORTS
SCOPE®

Prototype // 055
Test Subject - azx_2



hotshot











á para la historia... pero de la que se quiere olvidar...



este mes en

ONBOARD

4 hotshot

12 edito

16 comparativo 250F 2025

52 entrevista Iván Sanjuán

66 reportaje MXGP 2025

80 entrevista Antti Pyrhönen





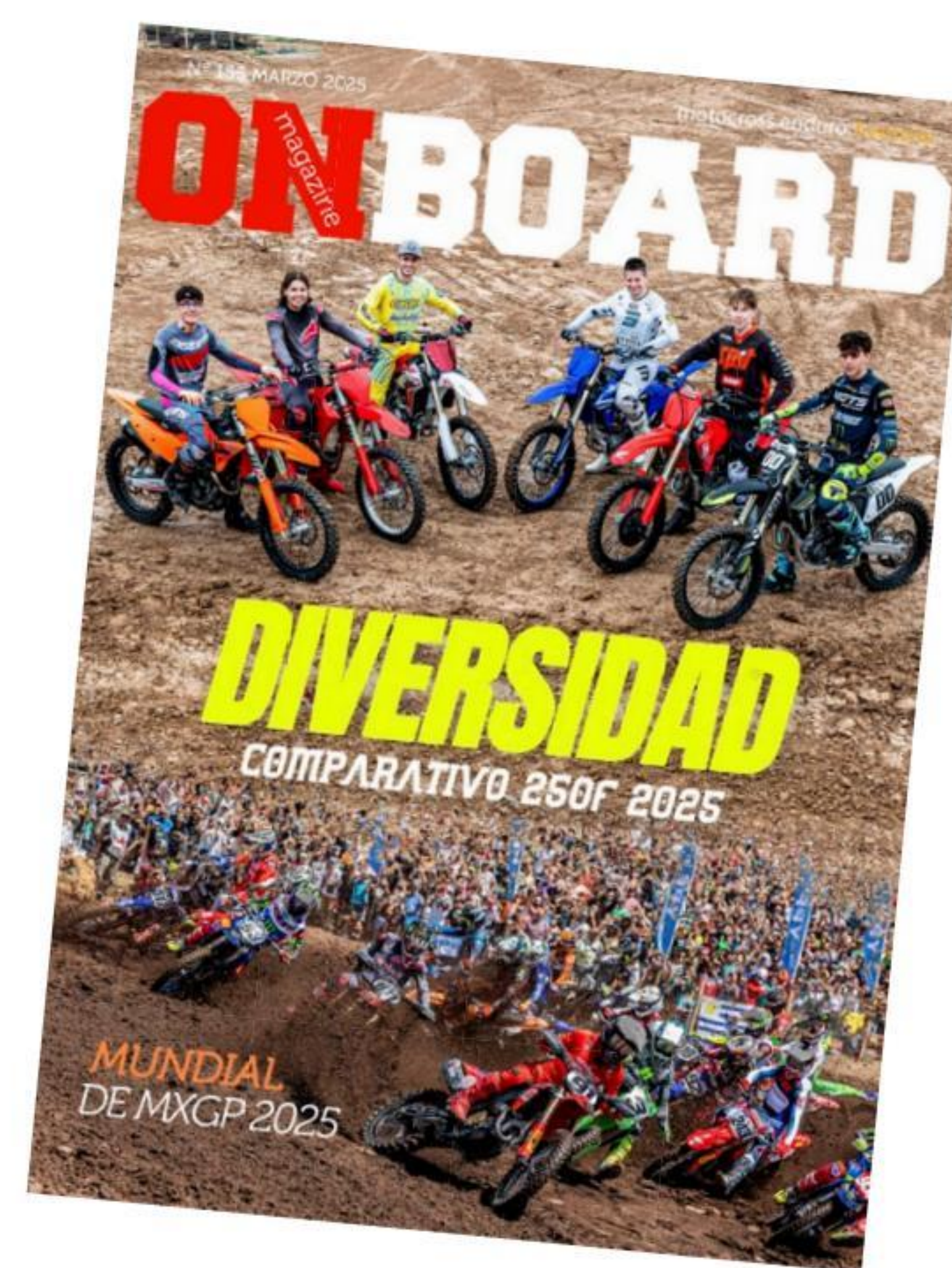
Kawasaki
racing Team

78

entrevista

Antti Pyrhönen

Onboard Magazine #155



Marzo, las competiciones a pleno rendimiento

P

Ya estamos a mediados del mes de marzo de 2025 y llegamos a la edición 155 de nuestra revista online Onboard Magazine. Ya todas las competiciones están en su máximo esplendor y ya hemos vivido el primer Gran Premio, de dos, de MXGP en España.

Sin lugar a dudas, el MXGP de Castilla La Mancha no fue la cita histórica que esperábamos. Siempre es especial tener una carrera mundialista en nuestro país, pero, por muchos factores, no ha podido ser. Cózar no estuvo a la altura para hacer frente a las inclemencias del tiempo y eso que el trabajo en pista, por parte de todos los operarios, fue excelente. No ocurrió lo mismo ni en la zona de paddock, anegada por el agua, ni en cuanto al llamamiento de aficionados se refiere. Y es que fueron muy pocos los que se acercaron al Cózar Motor Ranch después de lo también vivido en 2024, aunque en aquella ocasión fue una fiesta total por la proclamación del segundo título de MXGP de Jorge Prado.

Pasando ya página de lo sucedido ya podemos centrarnos en la próxima carrera de MXGP que viviremos en casa. Lugo volverá a ser el escenario en el que se concentre el mayor espectáculo del Mundial los días 10 y 11 de mayo. Ya puedes comprar tus entradas e informarte de todo lo que comportará el fin de semana en www.mxgpspain.com. El circuito gallego volverá a servir para poner la zona en el mapa del mundo y, de bien seguro, contará con una organización de diez al estar detrás la experimentada empresa de eventos y comunicación Last Lap.

Entrando ya en materia, esta nueva Onboard Ma-

gazine que tienes en tu pantalla viene cargadita de información.

Hablamos con uno de los mecánicos de mayor peso en el paddock del Campeonato de España de Motocross y del Mundial. El español Iván Sanjuan parece que es un hombre de retos y así lo ha demostrado al ser parte del Dakar 2025, la prueba de mayor exigencia del mundo del motor. Anteriormente ya se había dejado ver en los Seis Días de Enduro... repasamos sus vivencias y conocemos de dónde le viene esta auténtica pasión en una buena entrevista.

Ya han pasado dos carreras del Mundial de MXGP y Santiago Crevoisier nos da una serie de detalles que a lo mejor se te habían pasado por alto.

Uno de los team managers con mayor chaché del paddock es el íntimo amigo de Kimi Raikkonen, Antty Pyrhonen. Kawasaki ha dado un paso al frente al contar este año con un nuevo equipo de fábrica en MX2. Nos lo explica el encargado de que todo salga a la perfección tanto en pretemporada como en pleno curso.

Dani Hernández nos trae una comparativa con muchas motos. Nuestro probador se pone a los mandos de las nuevas Triumph, Honda, KTM, Yamaha, Gas-Gas y Fantic en la cilindrada de 250cc. Es mucha la información que nos da su texto. Como siempre, una review imperdible si estás en la indecisión de qué moto quedarte.

Un mes más, gracias a todos y todas por confiar en nuestro equipo. Nos vemos en www.mx1onboard.com, en nuestro podcast de Youtube y Spotify y, cómo no, en los circuitos.



One with Racing

PROGRESSION
IS ONGOING.

Introducing the all-new
MX25 Racewear Collection.

- | | | | | |
|--|-------|---------|--------|--|
| | | | | |
| | HONOR | CONQUER | INVENT | |



KEN ROCZEN

Pistons chosen by Factory Teams

- *Beta Racing Enduro Factory*
- *Beta MRT MXGP Factory*
- *Fantic Factory Racing MXGP, MX2 & EMX125*
- *Fantic Factory Team Enduro & JR*
- *Honda HRC MXGP & MX2 Factory*
- *Honda Red Moto Enduro Factory*
- *Jolly Racing Husqvarna*
- *Kawasaki KRT MXGP Factory*
- *KTM Pro Racing Sport Farioli*
- *KTM Racestore Factory Rookies EMX125*
- *Sherco CH Racing Factory*
- *Yamaha Monster Energy MXGP & MX2 Factory*
- *Yamaha JK*
- *Yamaha MJC EMX125 Factory*
- *Yamaha MPE Johansson*
- *TM Boano Enduro Factory*

Visit us
EICMA 2024
Hall 11 - Booth N20

2025 READY

*The new Vertex pistons
designed to give the best performance
to 2025 Fantic, Gas Gas, KTM, Husqvarna, Yamaha*



*Approved and used by EMX125 protagonists
Gyan Doensen [Racestore KTM Factory Rookie]
and
Noel Zanocz [Fantic Factory Racing EMX125]*

VERTEX
PISTON & POWER

• *My Power, is Vertex Power.* •

ARROWHEAD
PowerSports

CYLINDER
WORKS
SINISTER • BIG BORE

GE BRIDGE
HOT RODS
CHAINS AND BOLTS

ALL BALLS
Racing

Pivot
Works
BEARING & SEAL KITS

HOT CAMS
UNLEASH THE POWER WITHIN

COMPLETE
Engine
REBUILD KIT

info@vertexpistons.com • www.vertexpistons.com • [@vertex_pistons_racing](https://www.instagram.com/vertex_pistons_racing)

MOTOCROSS comparativo

KTM 250 SX-F

TRIUMPH TF 250-X

Yamaha YZ 250F

Honda CRF 250R

GASGAS MC250Fc

FANTIC XXF 250



DIVERS



SIDAD



Probamos seis de los modelos actuales en la cilindrada de 250 con la colaboración de varios pilotos nacionales experimentados. Una cita de la que pudimos sacar muchas conclusiones en una categoría en la que las marcas ponen a disposición de sus clientes modelos cada vez más completos y competitivos.



H

Hemos tenido que esperar dos años tras el último comparativo realizado en Onboard, ya que por calendario no es nada fácil poder reunir a marcas y pilotos destacados en un mismo día. La cuestión es que salió una jornada muy interesante, además con el aliciente de poder realizar el test en el espectacular circuito de La Farm situado en Belcaire

d'Urgell (Lleida). Un trazado siempre muy cuidado para que el piloto pueda disfrutar de las mejores sensaciones al pilotar una moto de cross. Nuestras invitadas para esta ocasión fueron KTM, GasGas, Triumph, Yamaha, Fantic y Honda. Y en cuanto a los pilotos, tuvimos el lujo de poder compartir opinión entre rodera y rodera con nombres de la talla de Joan Cros, Nil Arcarons, Daniela Guillén, Carlos Prat, Biel Piera y Jordi Gaya.





JUVENTUD EXIGENTE

La categoría de MX2, que actualmente incluye los motores de 250cc 2t y 4t, es una cilindrada exigente para los pilotos por la alta competitividad en las parrillas y porque no te permite muchos errores de pilotaje. Además, para aprovechar las motos realmente bien, en cada una de ellas se debe trabajar óptimamente el motor para sacar el verdadero potencial que esconde cada marca. Evidentemente, la calidad técnica del piloto es un factor importante, pero a diferencia de los motores más grandes de válvulas –como las 450–, las 250 4t te exigen menos margen de error en el pilotaje por las diferencias de potencia. Por esta razón, las marcas intentan simular cada vez más los propulsores similares a las cuatro cincuenta, generando buenas dosis de potencia, pero con curvas de potencia muy lineales, aportando más tracción y control en general.

Otro estrés añadido para la categoría son las altas exigencias medioambientales, que hacen que las marcas tengan verdades quebraderos de cabeza para minimizar el ruido y que este sea acorde a la nueva normativa europea 2025, pasando a 109 decibelios (112 hasta 2024). Cabe decir que el rugir cambia bastante, siendo cada vez más suave y también menos atractivo para una disciplina de mucha adrenalina y acción. Para esta ocasión, Fantic era la única que incluía las modificaciones para la nueva normativa, mientras que la Yamaha recién sacada del cajón también viene 'capada' para los 109 decibelios, aunque en este test se montó un escape Akrapovic no adaptado aún a la nueva normativa. Respecto a GasGas, KTM, Triumph y Honda, todavía están trabajando en sus sistemas de escape para rebajar el ruido permitido.

Cabe destacar que las conclusiones de los pilotos pueden ser muy dispares, teniendo en cuenta que cada uno tiene su particular forma de pilotar. La talla o peso del piloto también son un factor que puede influir, como también el hecho de entrar a más velocidad en una curva puede hacer variar las sensaciones del comportamiento en general. A pesar de ello, sí pudimos tener sensaciones similares en cuanto a potencia o facilidad en pilotarlas.

En un test de este calibre, los pilotos ponemos toda nuestra atención en la entrega de potencia, en el comportamiento en el paso por curva, en la facilidad de mover la moto en la fase aérea y en cómo reaccionan las suspensiones en puntos conflictivos con diferentes tipos de baches.

TRIUMPH SE MUESTRA DE LAS MÁS LIGERAS,
HACIENDO FÁCIL LO DIFÍCIL EN CUANTO A
MOVILIDAD.



Triumph TF 250-X

11.395€







La Triumph TF250-X no da la sensación de ser un modelo con poca experiencia en el sector del cross. Otras marcas más experimentadas lo han hecho mucho peor con sus puestas en escena el primer año. En Triumph han sido inteligentes. No solo contrataron a un grupo de ingenieros, consultores y pilotos de pruebas increíblemente talentosos, sino que, en lugar de intentar empezar de cero, se inspiraron en gran medida en la KTM y en las marcas japonesas. El motor de la TF250-X es fuerte, ágil y emocionante. No es la moto más potente del banco de pruebas, pero en la pista ofrece una potencia respetable, con un tirón lineal y un sonido agradable. Se siente ligera y ágil en la pista, eso se debe a que es la moto más liviana de su clase con 100 kg (en vacío).

En cuanto a la ergonomía, se parece mucho a los modelos de KTM, ya que es fácil de sujetar con las rodillas. Con componentes de primera calidad, Triumph no escatimó en detalles. Nos gustaron sus llantas DID, frenos Brembo, embrague hidráulico Brembo o manillar ProTaper. Se monta un exclusivo bastidor de aluminio que, en combinación con la suspensión KYB –que incluye horquillas de muelles AOS de 1.9" (48 mm) y un amortiguador trasero de muelles de tres vías–, proporciona a este modelo una maniobrabilidad y una estabilidad excepcionales en los pasos por curva, siendo conjuntamente con la Honda las más elástica girando.

Quizá la nota más negativa de la Triumph sea el cambio de marchas, puesto que hay que estar jugando mucho con el cambio para hacer funcionar óptimamente la moto en bajos y medios. En la parte de la electrónica, el modo Quick Shift tampoco nos acabó de gustar mucho por alguna que otra irregularidad en el funcionamiento.



HONDA SIGUE SIENDO UNA
MOTO FÁCIL DE LLEVAR Y, PESE
A SER MÁS POBRE EN CUANTO
A RESPUESTA MOTRIZ,
ES CAPAZ DE SEDUCIR A
NUESTROS PILOTOS INVITADOS.



Honda CRF 250

9.950€







Honda sigue fiel a su filosofía con los modelos CRF, que no destacan por su par motor pero hacen las mil delicias con su conjunto de chasis y suspensiones Showa. La sensación en general para nuestros participantes fue de estar pegada constantemente al suelo y de facilitar mucho el paso por las curvas con roderas.

Para este 2025, Honda se propuso fabricar un chasis más cómodo y dócil, con la misma geometría que antes pero con un 70 por ciento de componentes nuevos para modificar las características de pilotaje. Además, en el apartado de las suspensiones, la horquilla tiene nuevas válvulas, pero también hay muchos cambios de componentes, como es el caso de los muelles. También se incorpora una nueva válvula de control de flexión inspirada en las horquillas Showa A-kit. Además, el aceite y los sellos nuevos complementan los componentes. El amortiguador trasero recibe un nuevo muelle, depósito, eje y sello de aceite para lograr una sensación de carrera consistente y así complementar los cambios en el cuadro y la horquilla. Curiosamente, la CRF es muy estable en suelo, pero algo más difícil de manejar en el aire en comparación con la KTM o la Triumph.

En términos de entrega en el motor, la CRF 2025 250 es apenas un poco más fuerte que la CRF 2024 250, lo que no es suficiente aún para seguirle el ritmo a las demás. Si buscamos las mejores motos a recomendar para competir, la Honda se pilota fácilmente, pero le cuesta seguirle el ritmo a la Yamaha, la KTM, la Husky o la GasGas debido a su banda de potencia suave. Tampoco nos convencieron mucho ni el embrague de cable ni el silenciador de sonido áspero de la CRF250.



La KTM destaca por encima de las GasGas debido al diseño del bastidor auxiliar, mejora el flujo de aire hacia la entrada y proporciona una respuesta del acelerador más emocionante



KTMM SX-F 250

12.079€







La SX-F quizá merece el galardón al motor más equilibrado en cuestiones de potencia, aunque lo de las austriacas es curioso, porque hay un porcentaje de pilotos a los que les agrada mucho el funcionamiento de su bastidor y de sus suspensiones WP, mientras que otros, en cambio, no acaban de adaptarse con facilidad. Desde nuestra dilatada experiencia como probadores, creemos que el chasis de las motos del grupo Pierer Mobility (KTM y GasGas) son verdaderamente competitivos, pero necesitan un mayor número de horas de adaptación y una muy buena puesta a punto del conjunto de las suspensiones para que realmente notemos su potencial. El chasis y el basculante mantienen la misma geometría que antes, pero se han eliminado materiales para crear una sensación más suave en la pista. Además, se han actualizado los ajustes de la suspensión para que funcionen con el nuevo chasis y el amortiguador tiene nuevos sellos de baja adherencia.

Como novedad para 2025, la torre de amortiguación forjada tiene dos grandes orificios (uno a cada lado) fresados para mejorar su flexibilidad. Las gruesas placas de acero forjado que se soldaron a la parte superior de la columna vertebral del cuadro y envolvieron el tubo de dirección se hicieron más delgadas en el cuadro 2025 para permitir una mayor flexibilidad.

La KTM destaca por encima de las GasGas debido al diseño del bastidor auxiliar. Permite un área abierta debajo del asiento, lo que mejora el flujo de aire hacia la entrada y proporciona una respuesta del acelerador más emocionante. También tiene configuraciones de suspensión más competitivas que se adaptan a la mayor parte de los pilotos. Quizá la nota más negativa es que hay problemas constantes con los radios que se aflojan durante el período de rodaje del motor. Además, las horquillas de aire WP XACT pueden ser delicadas, lo que requiere controles regulares de la presión de aire al comienzo de cada recorrido y durante el día, especialmente en condiciones más cálidas.



YAMAHA Y FANTIC SON LOS
ÚNICOS MODELOS DE SERIE
ADAPTADOS A LA NUEVA
NORMATIVA FIM A 109
DECIBELIOS.



Yamaha YZ 250F

10.099€







Tanto en Europa como en América, los equipos oficiales están trabajando con la YZ 250F con muy buenas sensaciones, dejando buenos destellos de velocidad y carácter ganador, un plan de marketing asegurado para la marca.

La Yamaha YZ 250F tiene el motor más explosivo de la clase. Es ruidoso y tiene mucho par. El limitador de revoluciones se activa rápidamente, lo que te hace sentir como si estuvieras yendo rápido en la pista. El año pasado, fue completamente rediseñada, incorporando todas las mejoras del chasis heredadas de la YZ 450F. Para 2025, la YZ 250F ha recibido nuevos ajustes de suspensión, las horquillas actualizadas no se hunden tan fácilmente como lo hacían el año pasado al entrar en las curvas y la moto se siente más competitiva. De hecho, lo que más gustó de este modelo a nuestros pilotos invitados fue el recorrido de la suspensión y su potencia a medio rango. La aplicación gratuita para teléfonos inteligentes Power Tuner de Yamaha aún ofrece una gama impresionante de personalización para los pilotos que desean aumentar o disminuir el frenado del motor y la respuesta del acelerador.

Al pilotarla, la YZ 250F te seduce por el rugir de su motor, ofreciéndote la sensación de que eres un piloto agresivo y de que exprimes fuerte la caña del gas. Pero no nos engañemos: es cierto que tiene un motor competente, pero es algo más difícil ir rápido con la YZ 250F que con la KTM o con la GasGas, porque tienes que ser rápido como un rayo con el pie izquierdo para asegurarte de coger la siguiente marcha en el momento adecuado. Aun así, la YZ 250F es de las que más han gustado en el comparativo, porque además se muestra ágil y divertida en gran parte del recorrido.

Cabe destacar que, exclusivamente para esta prueba, se ha montado un silencioso Akrapovic que ha contribuido a una ligera mejora de la respuesta motriz. Además, como hemos comentado anteriormente, en este comparativo la Yamaha es, junto con la Fantic, la única montura de serie que pasaría fonos con la nueva normativa FIM.



KTM Y GASGAS DESTACAN POR
UNA ENTREGA DE POTENCIA
LINEAL EN TODOS LOS
REGÍMENES.



Gas Gas MC250F

10.699€







Como hermana de la KTM que es, la MC 250F tiene mucho en común respecto a la SXF, y además se ofrece a un precio más asequible: se vende por unos 1.300€ menos que la KTM.

La antigua marca española fue adquirida por Pierer Mobility Group y comenzó a compartir plataforma con KTM en 2021. Ese año, la MC 250F obtuvo el mismo chasis actualizado que la KTM, con la torreta de amortiguación recortada, espesores de tubo de acero cromado de pared más delgada y nueva articulación de amortiguación. La MC 250F se beneficia de un chasis de acero cromado líder en su clase, un potente motor de altas revoluciones y un embrague de la más alta calidad con una cesta de acero mecanizada por CNC y el engranaje primario integrado en la parte trasera de la cesta. La GasGas está equipada con el mismo motor, chasis, subchasis, basculante, latiguillos de acero trenzado, transmisión Pankl y nuevos tirantes de culata que sus parientes naranjas y blancas. Sin embargo, GasGas mantiene su propia identidad con algunas modificaciones adoptadas para ayudar a reducir el precio y ajustar la potencia y el pilotaje, lo que le da un carácter único con una distribución de las válvulas de suspensión más suave que la de la KTM.

Aunque la GasGas MC 250F responde menos y no es tan rápida como la KTM, sigue siendo una máquina que impresiona por su potencial, siendo tan veloz como una KTM después de unas pocas modificaciones sencillas. En este sentido, cabe destacar que, para esta ocasión, se modificó la centralita, con lo que percibimos una respuesta motriz más rica. Respecto a la suspensión WP, hubo opiniones muy diversas, especialmente por parte de los pilotos que están acostumbrados a conducir motos japonesas, a los que les costó más adaptarse a las dos monturas del grupo Pierer Mobility.



A pesar de que la MC 250F tiene la capacidad de utilizar el mapa agresivo de la ECU, Quick Shift y control de tracción, cortesía de la misma electrónica que KTM, no se puede acceder a esos extras electrónicos, porque en el acabado de serie, la GasGas no viene con el interruptor de mapa. La parte buena es que se puede comprar el interruptor y es fácil de instalar. Además, la GasGas 2025 viene con frenos y embrague hidráulico Braktec. Son comparables a los componentes Nissin de las motos japonesas, pero pensamos que las piezas Brembo de la KTM son más eficientes.

El nuevo escape con tubo de titanio garantiza una entrega lineal, un gran par motor y una sobrealimentación a alta velocidad.



FANTTIC XXF 250

11.395€







El nuevo modelo de Fantic, con un carácter bastante 'racing', en general gustó a la mayoría de los pilotos. En el apartado del motor, las sensaciones fueron de pocas inercias, pudiendo dejarla correr de forma eficiente en las curvas, además de ofrecer la sensación de estar pegada al suelo.

En comparación a la semejanza de características de la Yamaha, la XXF se muestra más agresiva en el primer tacto del gas en comparación con la YZ. Se necesitan más minutos de adaptación para entenderla y conocer bien sus puntos fuertes. No es una montura que te seduce solo entrar a pista como lo haría la Honda, sino que, a base de rodar, te vas haciendo a ella y acabas siendo capaz de girar rápido y de sacarle partido al divertido motor. Este nuevo propulsor tiene una solución realmente distintiva en el mercado: la culata invertida, para una línea de admisión frontal directa, corta y eficiente. De este modo, la centralización de masas se maximiza en beneficio de la agilidad y la maniobrabilidad.

El nuevo escape con tubo de titanio garantiza una entrega lineal, un gran par motor y una sobrealimentación a alta velocidad. Hay tres mapas, todos personalizables a través de la aplicación WiGET, y un nuevo paquete electrónico con un selector de mapas montado en el manillar. La tracción y el Launch Control vienen de serie, y todo está siempre bajo control gracias al nuevo multiswitch montado en el manillar para cambiar el mapeado y el nivel de tracción con un solo clic.



Sentimos que no es tan ágil como la KTM, la GasGas o la Triumph, especialmente en los saltos, donde se muestra un tanto más rígida en la parte delantera. El chasis de la XXF 250 es totalmente nuevo. Tiene un bastidor de aluminio rediseñado que en principio debe ser más ligero y ágil que el de la temporada pasada, pero aún está algo por detrás de sus competidoras. La nueva suspensión Kayaba incorpora una horquilla SSS (Speed Sensitive System) que ahora se puede ajustar sin herramientas gracias a un sistema de mariposa en la cabeza de la potencia. Nos sorprendió el potencial de la nueva Fantic que, con pocos ajustes, ofrece una competente moto de carreras.

LA OPINIÓN DE LOS PILOTOS

JOAN CROS

Pese a que las condiciones del circuito eran impecables, sin baches y con apoyos fáciles, realmente para los pilotos es más difícil poder sacar conclusiones, especialmente en el apartado de las suspensiones.

De entrada, en lo referente al motor, KTM y GasGas son bastante funcionales en todos los regímenes, pero tanto el chasis como las suspensiones no me acabaron de convencer en su funcionamiento en general. Me encantó la Honda, espe-

cialmente en circuitos muy revirados como este, porque el bastidor es idóneo con este tipo de trazados de estilo SX; es fácil de llevar para el usuario aficionado, además también se ha solucionado la falta de potencia de años anteriores, siendo actualmente más competitiva en este aspecto; como nota negativa, cambiaría los puños, porque los encuentro excesivamente anchos y me incomodan bastante en la conducción. Me gustó bastante la Triumph en general, especialmente el chasis, aunque tenías









que trabajar demasiado el cambio de marchas para hacerla correr; de la parte ciclo tampoco me acabó de convencer el manillar, excesivamente plano para una montura de serie. Las Kayaba en general pienso que trabajan muy bien y el apartado de las suspensiones lo encontré muy acertado.

Si tuviera que elegir una moto de serie para competir entre las de este comparativo, me quedaría entre la Fantic o la Yamaha. A la Fantic cuesta algo más de adaptarse que al resto, pero a medida que vas rodando le vas encontrando el feeling y sientes que va muy pegada al suelo, pudiéndola dejar correr muy bien en las curvas. Para mí, la diferencia más notable entre la Yamaha y la Fantic fue la entrega del motor, siendo la Yamaha más suave y menos agresiva que la Fantic.

NIL ARCARONS

Estoy muy adaptado a la Yamaha, y al tener la ocasión de poder compararla con otras marcas, me doy cuenta de que es una montura muy divertida por la facilidad para moverme con ella; destaco en especial el excelente funcionamiento de las suspensiones de serie y la potencia en medios, donde se estira mucho. De la Honda me han encantado la parte ciclo, el conjunto de las suspensiones y el chasis, que funciona realmente bien, estando constantemente pegada al suelo; en cuanto al motor, no cabe duda que ha mejorado, pero sigue estando por debajo de la mayoría de sus competidoras. Respecto a la Triumph, pienso que de serie viene muy bien lograda de chasis y suspensiones; además, pese a su corta experiencia en el sector, el motor está muy bien logrado, con sensaciones similares a la KTM. De la KTM destaco su motor, especialmente en altos, pero el conjunto chasis y suspensiones pienso que está un pasito por detrás de la Yamaha o la Honda. La Fantic tenía una respuesta muy similar a la Yamaha en cuanto a regímenes de potencia del motor, quizá lo que más cambia respecto a la YZ es la posición de conducción debido a la diferente ergonomía.

CARLOS PRAT

La KTM y la GasGas tienen un carácter muy parecido, donde destaco la plenitud del motor en general. La Triumph se asemeja bastante a la KTM y a la GasGas, aunque me gusta más el comportamiento del chasis en la Triumph. De la Yamaha, en la parte ciclo destaco su buen hacer en las curvas, donde se hacía fácil girar, además de poseer un muy buen





funcionamiento de los frenos; en el apartado del motor, respondía muy bien en bajos. La Fantic en la parte ciclo tiene un comportamiento muy similar a la Yamaha, aunque en medios se estiraba mejor. Finalmente, de la Honda me ha encantado el chasis, quizá el mejor de todos, aunque el propulsor me ha parecido un poco pobre.

BIEL PIERA

GasGas y KTM obviamente tienen mucha similitud de comportamiento. En cuanto al motor, no son agresivas y generan buena potencia, pero para mí, que vengo de la Honda, en ambas se me hacía un tanto difícil girar ágil en las curvas, ya que, en el apartado de manejabilidad, con la Honda resulta más fácil girar. La Yamaha pienso que es bastante completa, especialmente en el rendimiento del motor en bajos y medios, además me gustó mucho el comportamiento del chasis. La Fantic me pareció muy similar a las sensaciones de la YZ, incluso algo más llena de motor en altos. Al tener la oportunidad de probar la gran mayoría de las marcas actuales, me doy cuenta de que la Honda es quizás la más completa para el usuario aficionado; le puede faltar algo de potencia en comparación con el resto, pero el motor es muy lineal, el chasis muy flexible en curvas y se comporta estable en gran parte del trazado. Finalmente, de la Triumph diría que es un poco un mix entre la KTM y la Yamaha, con un chasis muy completo y generosa especialmente en bajos.

JORDI GAYA

De la Fantic me ha sorprendido la poca retención que tenía el motor una vez soltabas el gas, factor que te da más ventaja para girar, pese a que, en cuanto al chasis, al igual que la Yamaha, me ha costado más adaptarme que al resto de las marcas. No obstante, el motor de la Yamaha me ha encantado por su respuesta en bajos. Personalmente pienso que la KTM o la GasGas son las más equilibradas de todas, tanto en entrega de potencia como en la parte ciclo. Con la Honda no me he sentido muy cómodo, especialmente con el chasis y la posición de conducción. Finalmente, me ha sorprendido el rendimiento de la Triumph, con una respuesta muy similar a la KTM y a la GasGas en el bastidor, aunque el motor para mi gusto subía demasiado de vueltas y tenía que estar trabajando más con el cambio de marchas.



pasión
en cada



por la mecánica
alquier terreno





C Ser mecánico, un buen mecánico, de competición es algo que está muy cotizado en España, e incluso me atrevería a decir que en toda Europa. En ocasiones, muchas, nos referimos a la falta de pilotos en las carreras, pero lo que también escasea es el de encontrar trabajadores en la sombra que estén dispuestos a trabajar entre semana y los fines de semana para que sus pilotos tengan el material en perfectas condiciones para solo pensar en dar gas.

Iván Sanjuan, Bañeres de Mariola 1994, es uno de los rostros que se ha hecho un hueco en los paddocks de todo el mundo en el plano del motocross, aunque aprovecha cualquier hueco en su apretada agenda para también estar presente en el enduro e incluso en el Dakar. Parece que su meta son las aventuras y aprender de todas ellas para seguir creciendo... hablamos con él y nos explica cómo le ha ido e la última edición del rally más exigente del mundo en Arabia Saudí, todo un reto para él y su piloto de competición.

¿Cómo fueron tus inicios como mecánico?

Estudié electromecánica y me he ido guiando siempre por las motos. Haciendo cursos de suspensiones, de telemetría... y empezando a trabajar en motocross con particulares y con equipos. Estuve un tiempo trabajando en un taller de motos. Y ahora aquí estoy, en Mequitech GasGas Racing Team desde hace tres temporadas.

¿Por qué estás tan focalizado al mundo de la competición?

Porque eso es lo que nos gusta... La mecánica está muy bien, pero la de competición es mucho más... cómo decirlo, más precisa, de más calidad, por así decirlo. Y eso es lo que nos gusta. A los pilotos les gusta siempre competir, pues en la mecánica igual, lo damos todo en el trabajo para que ellos cuenten con la moto en perfectas condiciones a cada momento.

Cuando llegamos a casa después de un fin de semana de carreras, ¿cuál es tu semana?

Bueno, conforme llegamos, descargamos el camión, lo descargamos y limpiamos todo, que en carreras como esta hará falta (se refiere a la





primera cita del Campeonato de España de Motocross en Talavera de la Reina, prueba que se corrió en un terreno totalmente embarrado). Las motos de correr las desmontamos enteras, lo repasamos todo, comprobamos todas las piezas, absolutamente todo y ya nos ponemos a preparar el material para la siguiente. Cuando empiezas la temporada todo va muy rápido y hay que tener muy claro qué hacer en cada momento. Casi no tenemos tiempo entre una carrera y la otra.

¿Y cómo preparamos la siguiente?

Depende de qué circuito sea empezamos a montar unos settings u otros, neumáticos, suspensiones, si hay que hacer algún test...

¿También te encargas de entrenamientos?

Por lo general, no. Cuando tienen algún problema sí que lo hago yo, pero yo no los llevo a entrenar ni nada. Yo estoy en la nave, no hay tiempo para tanto.

Y ahora has tenido unos meses de impasse entre Campeonato de España, Campeonato de Europa, Campeonato del Mundo, hasta comenzar otra vez otro año, y has dicho: me voy al Dakar.

Sí. Es algo que siempre había querido. Bueno, también al final del año fui a los Seis Días de Enduro, en los que tampoco nunca había estado, y me lo propusieron y fui con el equipo de Eric Augé. Y este año me propusieron ir al Dakar, nunca había ido, quería vivir la experiencia y el 29 de diciembre salí para allí. Volví el 20 de enero y ha sido una experiencia muy bonita. No he tenido mucho tiempo para descansar, pero bueno lo hemos disfrutado al máximo.

¿Con qué pilotos estabas?

Íbamos con el equipo X-Raids Experience de Lleida y contábamos con ocho pilotos. Llevaba dos pilotos yo, bueno, 2 pilotos cada mecánico y luego nos ayudábamos entre todos. Yo llevaba un piloto argentino y un piloto español, Juanjo Martínez y Santiago Rostán. Juanjo tuvo la mala suerte que el primer día tuvo una caída y se rompió las dos manos, y entonces seguí con Santiago y ayudando al resto del equipo. Iba cogiendo otros pilotos y, vamos, acabaron cinco que creo que es una media que está bastante bien.





¿Cómo contactas con Joan Fernández para ir con el equipo y cómo lo gestionas?

Pues a través de otro mecánico con el que no nos conocíamos y a través de otro mecánico al que conozco y al que conocía él, me dijo que necesitaba a alguien para el Dakar y me llamó. Y bueno, a través de un amigo en común que también es mecánico, nos pusimos en contacto. Necesitaba a alguien y era buena opción, porque lo tenía cerca de Mequinenza y podía ir antes del Dakar a verlos. Yo lo que quería era ir antes del Dakar a trabajar con las motos que íbamos a ir para no ir un poco a ciegas. Y bueno, fue muy bien. Y una experiencia guapísima.

¿Cambia mucho la mecánica de una cuatro y medio de rally a una cuatro y medio de motocross?

El tema de chasis y motor es muy parecido. Bueno, la parte ciclo en general y motor es muy parecido. Lo que más cambia es la navegación. La torre de navegación, instalaciones eléctricas y todo esto. Pero sí que es muy parecido. Y además son motores muy fiables y trabajan muy bien.

De repente coges un avión y te vas a Arabia Saudí. Y aterrizas allí y te encuentras que sí, los paddocks del Campeonato del Mundo de Motocross son lo que son, pero estás en medio de un desierto.

Estaba bastante bien, porque me sorprendió la organización que tenía la carrera en sí, el Dakar, y luego la limpieza, los baños, todo. Me habían pintado una cosa y no era eso, estaba muy bien. Este año tuvimos la suerte de que había pocos vivacs, por lo que había veces que estábamos dos, tres, cuatro días en el mismo y podíamos descansar. Y me pareció muy, muy bien. Lo tenían muy organizado, cada uno en su sitio, con sus metros, como el paddock del Mundial. Los camiones también, igual que en el Mundial.

Dormir, ¿dónde?

Dormir empezamos en tiendas de campaña. Me dijeron que había un hueco el primer día en el camión y dije: no, yo he venido al Dakar y quiero saber lo que es el Dakar.

Sí, pero el primer día tuvisteis una tormenta de arena brutal...

El primer día de carrera, sí, pero nosotros llevábamos ya tres o cuatro días allí. Y los primeros días, en tiendas de campaña, muy bien, porque con el colchón te vas apañando súper bien. Cuando empezaron las tormentas de arena, que tuvimos tres o cuatro días de tormenta de arena y ya me pasé a la furgoneta, nos acondicionamos la furgoneta y ya me quedé ahí todo el Dakar.

¿Tema comida?

Muy bien. El catering de allí, de los vivacs, estaba muy bien, porque había un poco de variedad. Sí que es verdad que la comida árabe es muy repetitiva por las especias que le echan y todo, pero no estaba nada mal. Si eres un poco delicado sí que tendrás problemas, pero al final si viajas tanto no puedes ser delicado.

¿Cuál es el día más complicado que te encontraste con alguno de tus dos pilotos?

La etapa de descanso. No complicado, pero de mucho trabajo. De todo el día, desde la mañana hasta que se hizo de noche...

¿Empiezas por la mañana con qué trabajo y acabas con qué trabajo?

Bueno, empezamos realmente el día anterior. Cuando llegaron de la etapa, ya empezamos a limpiar, por supuesto, hacer revisión, aceites, todo. Fuimos a dormir ese día, porque teníamos algo más de tiempo, y por la mañana del día siguiente ya empezamos hasta la noche. Y repasamos todo lo que se puede repasar de una moto, incluso bombas de gasolina...

¿Desmontas toda la moto?

Toda, no, pero mucho, sí. O sea, de motor no hicimos nada, nada de pistón ni nada de esto, porque estos motores son muy fiables y aguantan. A parte, tampoco son pilotos que maltraten mucho el motor. Pero luego, de la parte de bombas de gasolina, filtros, etc... repasar toda la tornillería, esto cada día, instalaciones, navegación, todo. Y neumáticos, por supuesto. También pedimos algún servicio de suspensiones, que nos lo hace KTM, y ese día es el día más completo, porque estamos todo el día en la moto.

¿Ese es el día más duro que has vivido en el Dakar?

Más duro, no, porque ese día sí que habíamos









descansado y realmente nos fuimos a descansar a buena hora. Sí el más completo. Más duro es los días que vas moviéndote, que llegan los pilotos, trabajas hasta tarde, duermes poco... Se te pueden hacer las 2, las 3... Depende un poco, pero bueno, a las 5 de la mañana están saliendo los pilotos. Porque tienes que hacer las motos, desmontar todas las carpas, cargar, salen los pilotos por la mañana, acabas de cargar las últimas cosas que quedan y sales tú, te pegas 400 kilómetros, 500, llegas, montas y llegan los pilotos y vuelves a empezar otra vez. Esos son los más duros.

A partir de ahí, ellos se van y vosotros desde la furgoneta o desde el camión vais siguiendo todo lo que les pasa a vuestros pilotos por la página del Dakar...

Sí, a través de la página del Dakar tenemos los tiempos en vivo y cada equis kilómetros los van actualizando. Y ya vas viendo si está pasando, si va con retraso, si ha sufrido algún percance... Ellos al final llevan el móvil y si tienen algún problema grave, si tienen cobertura, depende de dónde estén, nos pueden llamar y consultarnos. O incluso cuando paran antes de la especial podemos comunicarnos. Pero eso no es lo normal, porque son pilotos que ya van preparados para eso y se lo resuelven ellos cuando están en carrera. Pero bueno, también está esa opción de poderles echar una mano.

Empty Quarter, ¿es tan desértico como se dice?

El vivac está en medio. Estuvimos, creo que fue tres días allí y 200 kilómetros antes de llegar allí ya no tenía cobertura. Y la verdad que es brutal. Una pena, creo, desde mi punto de vista, una pena que acabe una carrera tan mediática como el Dakar en un sitio en el que los pilotos no pueden publicar fotos del podio en un instante. Se tenían que ir con las motos y los coches a buscar cobertura. Yo creo que sería mejor que acabara en un sitio que tenga una ciudad grande cerca, que vaya público. Pero son etapas que se tienen que hacer, con muchísima arena y muy, muy guay.

¿Una experiencia para repetir?

Sí, si me lo puedo cuadrar, si me cuadra un poco todo, sí que repetiría.

HAZTE CON
MEJOR OFE

MXGP-TV.com

PARA
EL 2025!



COMPRA AHOR

LA ERTAX

NOVEDAD EN 2025

MXGP & MX2 TIME
PRACTICE LIVE



RA!





**MXGP ya está
en marcha**



El Mundial de Motocross ya está en marcha y los dos Grandes Premios disputados ya nos han dejado momentos únicos. Comenzando por el Gran Premio de Argentina, que este año ha estrenado Córdoba como nueva sede después de ocho años celebrándose en Villa La Angostura. El flamante trazado bautizado como Infinito Race Track no decepcionó en absoluto, demostrando que está al nivel del galardonado y hoy inexistente trazado de Villa La Angostura. Dos semanas después, la caravana mundialista viajaba a Cózar, el primer GP en suelo europeo, donde un año atrás Jorge Prado se proclamaba campeón del mundo por cuarta vez en su carrera antes de hacer las maletas hacia Estados Unidos. Ambos Grandes Premios nos brindaron muchas batallas y momentos únicos para añadir a los libros de historia, y otros que incluso revivieron la historia del deporte.





YAMAHA EN LA CIMA

Maxime Renaux fue el protagonista en Argentina. El francés de Monster Energy Yamaha ganó la manga clasificatoria del sábado, lo que le otorgó la placa roja de líder provisional de cara a las mangas del domingo. Yamaha no lucía la placa roja en la categoría reina desde 2016. El domingo, Renaux se adjudicaba la general con un 2-1 en mangas. Otro logro para la marca de los diapasones, que no conseguía ganar la primera ronda del Mundial de Motocross en categoría reina desde 2009, cuando Tanel Leok se imponía en el GP de Faenza.





DEBUT OFICIAL DE DUCATI

La marca de Borgo Panigale debutó oficialmente en el Campeonato del Mundo de Motocross. Si bien el año pasado Ducati ya disputó dos GP con Antonio Cairoli en Arnhem y luego con Alessandro Lupino en Cózar, el GP de Argentina ha sido considerado como el estreno oficial de la marca italiana en MXGP. Una primera carrera en la que acariciaron el podio.

En la primera manga, Jeremy Seewer y Mattia Guadagnini comenzaron con ímpetu, luchando por las primeras posiciones. Seewer aprovechó al máximo la potencia de la Desmo450MX para hacerse con el primer holeshot oficial de la temporada, mientras que Guadagnini le seguía de cerca en cuarto lugar. Los dos pilotos pugnaron con los líderes durante un largo período antes de intercambiar posiciones. Mattia acabó cuarto y Jeremy cruzó la meta sexto. En la segunda carrera, Guadagnini se hizo con el holeshot, liderando el pelotón con su Desmo450 MX. Por el contrario, Seewer, perjudicado por una caída en la salida, se vio obligado a abrirse camino desde los últimos lugares. Guadagnini finalizó cuarto una vez más, mientras que Seewer cruzó la meta en la 18ª posición y se mantiene séptimo en el campeonato.

"Me esforcé al máximo, aunque no estaba al 100%. De hecho, todavía estoy lejos de mi mejor condición, pero estoy contento con mi rendimiento. La moto va muy bien, incluso mejor de lo que esperaba. Con Jeremy hemos conseguido dos holeshots y me lo he pasado muy bien pilotando hoy. La pista era preciosa, técnica y desafiante. Es un comienzo positivo, y a partir de aquí seguiremos trabajando y mejorando", comentaba Guadagnini.





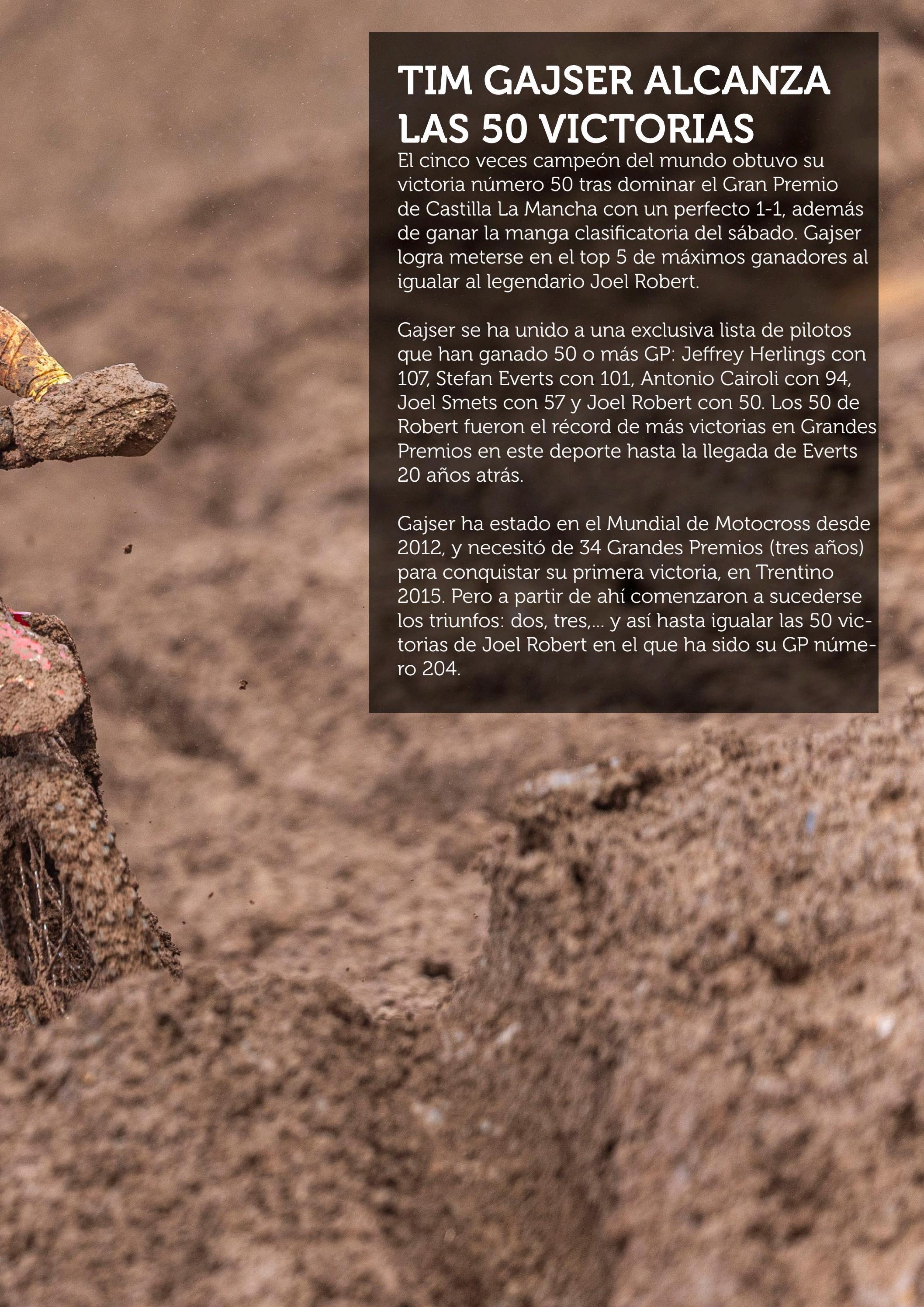
DOBLE PODIO DE FANTIC

Y hablando de marcas italianas, el MXGP de Castilla La Mancha 2025 será recordado como un hito histórico tanto para Fantic como para el Campeonato Mundial de Motocross, ya que Glenn Coldenhoff y Andrea Bonacorsi consiguieron los primeros podios de MXGP para la marca italiana tras acabar 2º y 3º en la general. Además, Brian Bogers contribuyó a una notable actuación del equipo, con los tres pilotos de Fantic Factory Racing MXGP terminando segundo, tercero y cuarto en la última manga del día.

Glenn Coldenhoff: "Fantic dio un gran paso adelante y ha trabajado muy duro durante el último año. Siento que estamos trabajando en estrecha colaboración y contamos con gente muy motivada. Me inspiran mucha energía. Nuestra moto es realmente buena y tuve tres salidas excelentes, esa fue la clave del fin de semana. Fue muy, muy difícil, pero lo logramos. Segundo puesto en la general y mi primer podio en dos años, eso sienta bien. Estoy contento por todo el equipo Fantic, con Bonacorsi en el podio conmigo y también con Brian, que terminó cuarto en la segunda carrera y tiene el ritmo. Creo que será un buen año para Fantic. Estoy agradecido a todo el equipo, también a los mecánicos, que son los verdaderos ganadores este fin de semana".

Andrea Bonacorsi: "No sé qué decir, es simplemente increíble. Fue un día muy duro para todos, pero al final, el trabajo duro da sus frutos. Un 2-3 para Fantic es genial. Me siento muy bien con ellos. Estoy en una muy buena posición con todo el equipo. Además, tengo a Glenn y Brian a mi lado, que tienen muchísima experiencia y puedo aprender mucho de ellos. Todos en Fantic y en el equipo están trabajando duro. Son increíbles y me siento como en casa de nuevo. ¡Gracias a todos!"





TIM GAJSER ALCANZA LAS 50 VICTORIAS

El cinco veces campeón del mundo obtuvo su victoria número 50 tras dominar el Gran Premio de Castilla La Mancha con un perfecto 1-1, además de ganar la manga clasificatoria del sábado. Gajser logra meterse en el top 5 de máximos ganadores al igualar al legendario Joel Robert.

Gajser se ha unido a una exclusiva lista de pilotos que han ganado 50 o más GP: Jeffrey Herlings con 107, Stefan Everts con 101, Antonio Cairoli con 94, Joel Smets con 57 y Joel Robert con 50. Los 50 de Robert fueron el récord de más victorias en Grandes Premios en este deporte hasta la llegada de Everts 20 años atrás.

Gajser ha estado en el Mundial de Motocross desde 2012, y necesitó de 34 Grandes Premios (tres años) para conquistar su primera victoria, en Trentino 2015. Pero a partir de ahí comenzaron a sucederse los triunfos: dos, tres,... y así hasta igualar las 50 victorias de Joel Robert en el que ha sido su GP número 204.

DE TAL PALO, TAL ASTILLA

En Cózar, los apellidos Everts y Bervoets volvieron a estar en la cima del podio. En MX2, Liam Everts logró una emotiva victoria. El piloto belga de Husvarna Factory tuvo que pasar por un largo proceso de recuperación después de sufrir la fractura de la vértebra C5 en el GP de China de 2024. Este año fue duda hasta última hora para la cita inaugural, y dos semanas después celebra su regreso desde lo más alto del podio. Una victoria más para la familia Everts.

“Estoy muy feliz y casi no tengo palabras. Hace solo seis meses, estaba sentado en el sofá de casa sin saber si volvería a competir. He trabajado muy duro para volver aquí, pero no lo he hecho solo. El apoyo de mi nuevo equipo ha sido fantástico, y tener hoy aquí a nuestro jefe, Kay Hennekens, hace que esto sea aún más especial”.

Mientras tanto, en el Campeonato Europeo de 125cc la victoria fue para Jarne Bervoets. Más de dos décadas atrás, en 2001, su padre, Marnicq Bervoets, ganaba el Gran Premio de 500cc de Suiza. Hay que destacar que Marnicq y Stefan Everts fueron grandes rivales en la década de los noventa y principios de los 2000.





Los nuevos desafíos de Kawasaki



Por primera vez en la larga historia del Campeonato Mundial de Motocross FIM, Kawasaki está representada esta temporada con un equipo de fábrica tanto en las categorías MX2 como MXGP.

E

El equipo ya debutó en Córdoba, Argentina, en la primera ronda del Campeonato del Mundo. Y lo hizo en el podio. Romain Febvre fue segundo, Pauls Jonass, séptimo, y Mathis Valin P13 en MX2.

Antes de esa primera ronda en Argentina, conversamos con Antti Pyrhönen, mánager del Kawasaki Racing Team, cuyo director es el excampeón de Fórmula 1 Kimi Räikkönen. Desde el verano pasado, cuando Kawasaki Motors, Ltd. anunció oficialmente su participación en el Campeonato Mundial de MX2, el Kawasaki Racing Team, que liderará este nuevo proyecto, tuvo un invierno intenso para preparar la temporada 2025.

“La estructura del equipo ha crecido bastante, con un segundo equipo, KRT MX2, junto con KRT MXGP, por lo que este ha sido un invierno muy intenso para nosotros, incluso ya comenzamos nuestra preparación a mediados de la temporada pasada. De hecho, ha habido mucha planificación y mucho trabajo para implementar esos planes, pero todo ha sido muy positivo; tenemos el conocimiento y la capacidad técnica para progresar aún más, y tenemos la capacidad de seguir desarrollándonos con ambos equipos. Nuestro progreso es muy positivo”, explicó Antti, quien ahora cuenta con un equipo de veintidós miembros para la nueva temporada.

Dos desafíos

El equipo se enfrentó a múltiples tareas durante el invierno: desarrollar la nueva Kawasaki KX250-SR y adaptar la KX450-SR a la nueva normativa de la FIM, en particular el nuevo límite de ruido (111 dB máximo en lugar de 114 dB).

“El desarrollo de la 250 ha sido un reto; nos hemos esforzado por crear una estructura muy profesional y abordar el desarrollo desde todos los ángulos; al principio era importante conocer la moto de serie y, luego, desarrollar paso a paso diversas direcciones junto con el piloto. Estamos abordando esto metódicamente, lo que significa que podemos controlar cada paso para optimizar el rendimiento y mantener la fiabilidad. Sin duda, ha sido un reto, pero una vez más aporta un valor añadido a nuestro equipo, ya que hemos podido comprometer a aún más técnicos de alto nivel en nuestro proyecto, lo que aporta un valor técnico añadido a los programas de MX2 y MXGP. En cuanto al programa de 450, hay una nueva normativa de sonido de la FIM, lo cual es, sin duda, muy positivo, ya que es fundamental reducir el ruido para nuestro deporte y así mantener las pistas abiertas y activas. Este aspecto está bien, por supuesto, esta normativa de sonido afecta un poco a









la potencia, pero los comentarios de los pilotos han sido muy buenos desde el principio -añadió el director de KRT, quien ha contado con el apoyo total del personal de fábrica en Japón durante todo el invierno-. Para el desarrollo técnico de la 250, así como para la actualización y el seguimiento técnico de 450, colaboramos estrechamente con el personal de KMC en Japón. Una vez más, han estado presentes en todas nuestras pruebas de 2025; estuvieron con nosotros en el MX de las Naciones el otoño pasado y permanecieron con nosotros durante las intensas pruebas de 2025. El personal de KMC regresó a Europa para nuestras pruebas y entrenamientos de invierno en Cerdeña, y la colaboración fue muy intensa, estrecha y productiva día tras día. Tenemos mucha suerte de poder trabajar tan estrechamente con la fábrica, lo que nos da la oportunidad y el conocimiento para seguir mejorando.

Experiencia y savia nueva

Mientras que Romain Febvre se mantiene por sexto año consecutivo como líder del equipo, el Kawasaki Racing Team ha dado la bienvenida a dos nuevos pilotos: el joven francés Mathis Valin y el excampeón del mundo de MX2 Pauls Jonass. Coronado campeón de Europa de 250 la temporada pasada, Mathis debutó en un GP en Argentina. "¡Trabajar con un chico tan joven como Mathis Valin es un auténtico privilegio! Ha sido realmente fantástico porque nos da un impulso aún mayor a mí y a todo el equipo ver su talento y motivación para todo; ¡está muy emocionado en cada sesión de entrenamiento! Todos en el equipo ven su talento y tener este nivel es muy raro; quizás sucede una vez cada diez años, y ser parte de su carrera y ayudarlo es realmente genial para nosotros. Como persona, es muy respetuoso; mantiene los pies firmemente en la tierra, pero también tiene la confianza suficiente para trabajar con nosotros, y es muy importante que se sienta seguro. En cuanto a Pauls, es un piloto realmente profesional que conoce su trabajo, domina su entrenamiento y sabe cómo realizar las pruebas. Estamos muy contentos de tenerlo en el equipo; es un gran piloto con un gran potencial, tiene una gran ética de trabajo y es una gran ventaja para el equipo. Romain sigue siendo una gran motivación; tiene muchísima experiencia y conserva un entusiasmo de un joven. Cada año que trabajamos con él, nos conocemos mejor y nuestra relación laboral mejora cada vez más. Por supuesto, es importante para él gestionar la temporada, la presión y las expectativas. Todos sabemos lo que puede ofrecer, pero nosotros afrontamos la temporada trabajando de carrera en carrera; sabemos lo impredecible que puede ser nuestro deporte y daremos lo mejor de nosotros en cada prueba. Todos los chicos han estado muy motivados, conocen su trabajo y estamos muy contentos de tener a los tres pilotos en el equipo; los chicos también están apoyando al equipo y tenemos un ambiente realmente excelente y profesional. Todos nos apoyamos mutuamente para alcanzar nuestros objetivos comunes", añadió Antti, quien mantiene la confianza para seguir adelante con fuerza y disfrutar de cada ronda con las que cuenta el Mundial de Motocross.



Flowmotion[®]
racing

EL LABORATORIO

OFFROAD

MOTORES | SUSPENSIONES | COMPONENTES DE ALTO RENDIMIENTO

A TU ALCANCE



972 98 66 04 / 655 89 09 53 | INFO@FLOWMOTIONRACING.COM | WWW.FLOWMOTIONRACING.COM



staff

ONBOARD

Juan Pablo Acevedo

Director, Fotógrafo y Corresponsal Motocross

Xavi Francés

Reportajes y Entrevistas

Roger Rovira

Reportajes

Santiago Crevoisier

Reportajes

Adam Wheeler

Reportajes y Entrevistas Motocross

Ray Archer

Fotógrafo

Dani Hernandez

Pruebas

MiH

Diseño gráfico

Mauricio

Diseño gráfico

Publicidad

mx1onboard@gmail.com

Créditos de fotografía

**Juan Pablo Acevedo, Ray Archer, Kawasaki, Honda, Yamaha, Husqvarna,
KTM**

Foto de portada

Comparativo 250F 2025

Onboard es una revista mensual gratuita en formato digital que
estará disponible la primera semana de cada mes en

WWW.ONBOARDMAGAZINE.ES

Esta publicación se realiza con mucho esfuerzo y trabajo, por favor respetadla. Nada
incluido en ella se puede reproducir completa o parcialmente sin el permiso por
escrito del equipo editorial. Para más información visiten

www.onboardmagazine.es o info@onboardmagazine.es



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.